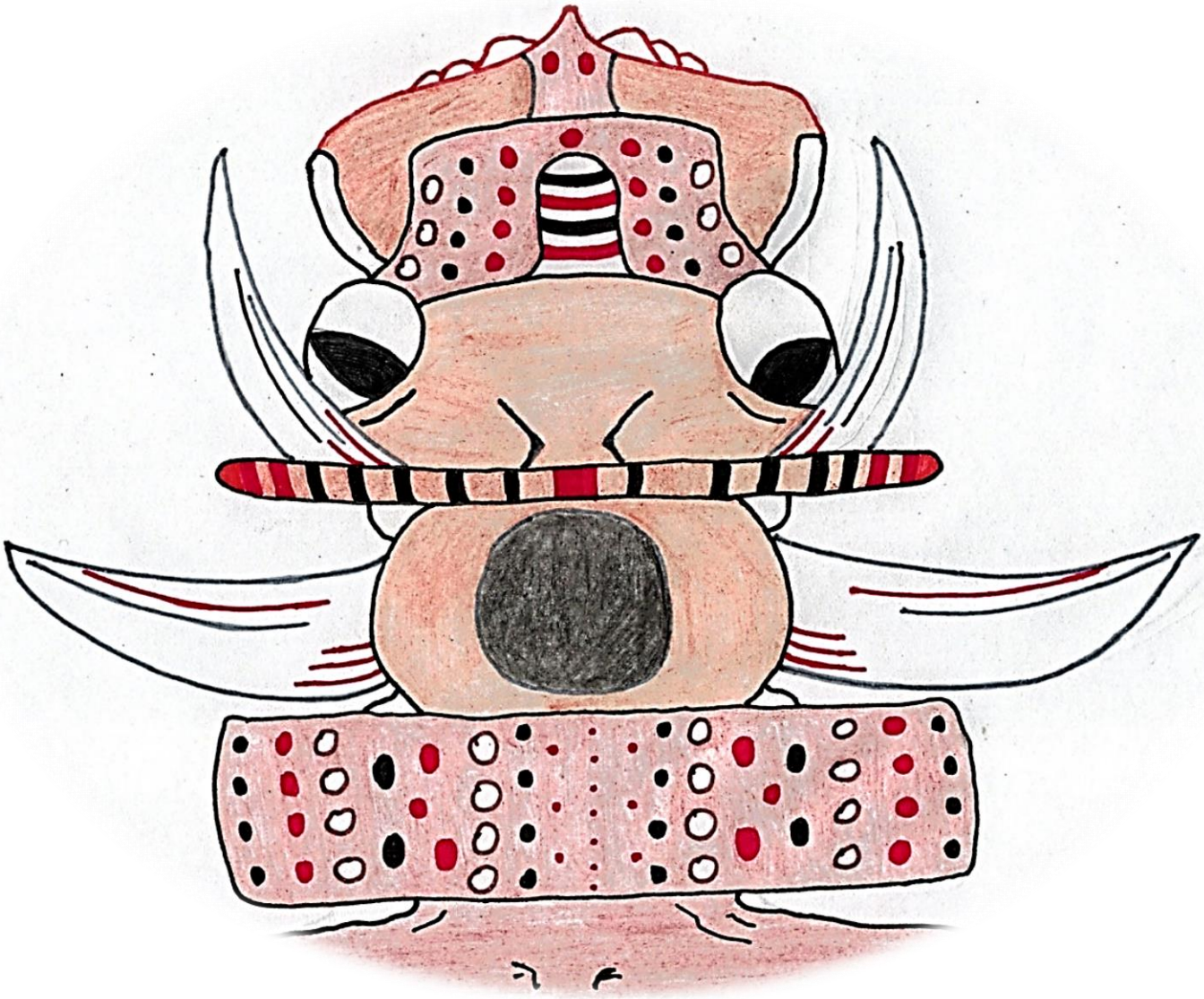
de Senegal a Talcahuano



de Senegal a Talcahuano

Los esclavos de un alzamiento en la costa pacífica (1804)

Javiera Carmona Jiménez

2009

El Olivar Ediciones
Segunda edición, invierno del 2018
Alimapu

Registro de Propiedad Intelectual: n°?/&($)#%=$
I.S.B.N.: No es necesario (todxs vamos a morir)

Se reconoce autoría, se desconoce propiedad.
Se fomenta la libre reproducción total o parcial de este material por cualquier medio o plataforma con el único fin de la difusión de estas palabras.

ÍNDICE

p.5 Nota editorial

p. 10 Mapa "Tráfico de esclavos y esclavas de origen africano 1500-1870"

p.14 Introducción

p.19 "Todos venían de Cenegal": una importación inusual

p.21 Esclavos ladinos y bozales, líderes y mediadores

p.26 Esclavos musulmanes en el pacífico sur

p.35 Mujeres esclavas y adolescentes

p.39 Sobre el comercio de esclavos en el pacífico sur

p.45 Violencia y memoria: escarmiento ejemplar para los "negritos"

p.50 Comentarios finales

p.54 Fuentes y bibliografía

NOTA EDITORIAL

El siguiente artículo de la historiadora Javiera Carmona nos presenta un acontecimiento ocurrido en las costas del "Pacífico" Sur en el año 1804, sobre el motín a bordo de la fragata Trial a mano de un grupo alzado de esclav-s african-s.

Si bien es la propia autora quien nos detalla en las próximas páginas el marco de la investigación, deseamos posicionar la reproducción de este material desde la inquietud que nos generan éste y muchos otros sucesos, condiciones y realidades en las que vivieron y se relacionaron miles de personas de origen africano sometidas a la esclavitud y también aquellas comunidades y poblaciones afrodescendientes en Latinoamérica.

Es imposible negar el hecho de que se han silenciado muchos de estos relatos que involucran la resistencia de la población afrodescendiente en este lado del continente. Creemos en la urgencia de transmitir esta inquietud, considerando siempre que en sucesos como los descritos en este artículo se encuentran también largos procesos, luchas y aconteceres de un registro no validado sistemáticamente, que debe ser puesto en circulación procurando que esta lectura genere otras pistas y preguntas que acompañen el largo camino de conocer otras-historias, así como sus expresiones de resistencia.

Esperamos que la propagación del hecho ocurrido (el motín en el Trial) no sólo sea relevante por la magnitud de la revuelta, sino también por permitir ahondar en diferentes líneas sobre el origen y las formas que usó el tráfico de esclavos durante la época colonial a sangre y fuego; así como también en los impactos de éste y otros levantamientos en la lucha que fueron llevando a cabo los diversos grupos afrodescendientes en Latinoamérica.

En el marco del propio texto *De Senegal a Talcahuano*, creemos importante poner en evidencia aspectos que nos parecen críticos frente a la realidad que se expone, de los cuales se desprenden tópicos que si bien escapan al texto, están directamente relacionados con situaciones descritas, los cuales merecen una reflexión y búsqueda de más interrogantes.

Uno de ellos se relaciona con las diferencias entre la esclavización femenina y masculina dentro del contexto presentado. De acuerdo al registro oficial de la fragata, es posible determinar que las esclavas mujeres son consideradas como una masa uniforme, por lo que tan sólo se especifica la cantidad y que se trata de un grupo de diversas edades. Por otra parte, los varones cuentan con un listado más detallado donde la edad es un determinante del trabajo que podrían asignarles. Las concepciones en juego para elaborar este tipo de ordenamiento dan cuenta de los roles históricos asignados para cada género bajo la

mirada de Occidente: en el caso de las mujeres, no se establecen discriminaciones por edad para las tareas que se espera que realicen (labores del hogar, prostitución, cocina, servidumbre, etc.); los hombres, por otra parte, son cazados con propósitos bien definidos respecto de la mano de obra necesaria en las colonias, priorizando así a los jóvenes y descartando a los niños pequeños.

Es fácil visualizar aquí la mirada patriarcal de la caza de personas con propósitos de esclavitud, donde se podría esperar, por ejemplo, que una esclava mujer de cualquier edad fuera obligada a ejercer la prostitución. Se recalca este punto pues, a bordo de las embarcaciones de esclavos, la información que podían obtener para su liberación provenía de marinos que revelaban secretos a las esclavas que violaban. Desde esta perspectiva, se afirma que los escasos y a veces nulos datos acerca de la tripulación femenina, así como las edades que priorizan los esclavistas y los roles que son asignados a los y las esclavas –desde un primer momento, en el caso de las mujeres– responde a una coyuntura que resulta ser transversal del patriarcado expresado en todo momento, en otra época, pero desde la misma matriz.

En otro plano, nos gustaría rescatar también la idea del rito "Soboninkun" con el que comienza este artículo. Se trata de una danza de Guinea y otras zonas de África, donde quien se inicia es puesto al centro usando la máscara de un animal y acompañado

del cántico: "*Yo voy con Mory, Mory quien lleva la máscara de Soboninkun. Yo parto con Mory*". Creemos crucial en este punto enfatizar la analogía respecto de uno de los protagonistas del alzamiento, Mori, quien probablemente ya había sufrido un proceso de esclavización (pues manejaba la lengua y escritura occidental) y fue capaz de engañar a los blancos a bordo para que no notaran la toma de la fragata: "Mori fue el esclavo que simuló obediencia al Capitán Cerreño cuando el capitán estadounidense Delano subió a la fragata sin saber que estaba secuestrada". Mori, tal como en el rito, usaba máscara, máscara de esclavo bozal, de quien no conocía la lengua ni la lógica de los esclavistas. Su engaño hizo posible gran parte del alzamiento, su capacidad de llevar la máscara que engañó a los blancos, llevó a los demás a seguirlo y amotinarse contra los esclavistas. Y partieron con Mori.

También es necesario atender a no confiarse apresuradamente de algunas conclusiones esbozadas en este material. Esto lo mencionamos en particular al momento en que la autora intenta dilucidar el origen geográfico y étnico de los protagonistas del motín. Si bien algunas piezas perfectamente pueden ser calzadas dentro de esta historia, debemos ser cautos en que esa búsqueda de información no responda a suposiciones o conexiones tendenciosas, es decir, no confiamos del todo en que un personaje sea de tal etnia sólo por su nombre, ni tampoco de cierto origen geográfico por su apodo, aún más cuando

sabemos que el tráfico de esclavos se perpetuó desde diferentes rincones del continente africano.

Por último, se adjunta a este material un mapa para facilitar la ubicación geográfica de lugares y procedencias mencionadas en esta investigación, así como algunos recorridos del tráfico de esclavos en Latinoamérica colonial, señalando las rutas utilizadas por los esclavistas con los puntos de destino para el comercio de esclavos y esclavas. También se señalan con colores las naciones esclavistas que ejercían dominio colonial en América del Sur, principales responsables del tráfico de esclavos.

noviembre del 2017

Javiera Carmona Jiménez (Santiago de Chile, 1972) es periodista, Magister en Arqueología y cursó el Doctorado en Historia (Mención Etnohistoria), ambos en la Universidad de Chile. Es académica e investigadora de la Universidad de Playa Ancha (Valparaíso) en estudios de pregrado y postgrado (Magister en Arte - Mención Patrimonio y Magister en Educación Artística) sobre cultura y comunicación, y su línea de investigación es de corte interdisciplinario, en las que se cruza la historiografía, comunicación y estética.

TRÁFICO DE ESCLAVAS Y
1500-1870

ESCLAVOS DE ORIGEN AFRICANO

Mory le
Dya n'di wa omori fe
Soboninkun Mory le
Dya n'di wa omori fe
Aiye

Yo voy con Mory
Mory quien lleva la máscara
de Soboninkun
Yo parto con Mory

"Soboninkun". Mamady Këita & Sewa Kan. Wassolon

(En la música tradicional mandingue de Guinea, el Soboninkun es una danza de máscaras que representan la cabeza de un animal. El que baila, es siempre un iniciado en el secreto de la máscara. Se le llama Mory y es puesto en el centro sobre el suelo).

INTRODUCCIÓN

Las prácticas de resistencia violenta de los esclavos africanos en América tuvieron por objetivo cambiar o mejorar sus condiciones de vida, frustrar las demandas materiales y simbólicas de los opresores, y en última instancia, alcanzar la libertad. En general, la resistencia de los esclavos abarcó desde fugas, a sangrientas rebeliones, pasando por la realización del trabajo en más tiempo que el exigido, "huelgas de brazos caídos", robo de propiedades, sabotajes, quema de los edificios de las haciendas y fundación de palenques o quilombos. En concreto, los actos de resistencia violenta comprenden las diferentes opciones a las que recurre el sometido dentro de un campo diferenciado de posibilidades (y limitaciones) en el que están insertos.

Visto así, las formas violentas de resistencia de los esclavos africanos conocidas en Chile -o más bien las opciones seleccionadas dentro de un repertorio de posibilidades de levantamientos- no alcanzan aún la variedad ni la cantidad de otros lugares de América. En la sociedad colonial chilena hubo fugas, algunos asesinatos de amos y alzamientos de esclavos mientras se les transportaba por tierra. Sobre las revueltas o motines en barcos se sabe poco, aunque la experiencia de los europeos en el cruce del Atlántico -Middle Passage- indica que cualquier viaje con esclavos era un alzamiento en potencia, a pesar de las precauciones que adoptara la tripulación. Todo estaba

en las condiciones particulares que permitieran su realización.

La más conocida de las revueltas (entendidas como alborotos, alteración del orden o actos de sedición) en barcos chilenos ocurrió en 1804, a bordo de la fragata Trial. La embarcación se dirigía al puerto de El Callao desde Valparaíso con "frutos del país", 13 pasajeros y 72 esclavos, pero la nave nunca arribó a su destino. A una semana de viaje los esclavos secuestraron el barco, mataron a casi todos los "blancos" a bordo, menos al Capitán Benito Cerreño y un par de tripulantes. Después de 57 días de haber zarpado de Valparaíso, deshaciendo el camino ya hecho hacia El Callao, se dirigieron al sur con la esperanza de llegar a Senegal. La nave terminó detenida sin vientos, víveres, ni agua en la Isla de Santa María, frente a la costa de Concepción, en la punta sur del Golfo de Arauco. Mientras decidían qué hacer coincidieron en la costa con un barco estadounidense dedicado a la caza de lobos marinos, comandado por el Capitán Amasa Delano, el que finalmente atrapó a los esclavos rebeldes. El juicio se hizo en Talcahuano y nueve de los esclavos alzados fueron condenados a la horca, después decapitados e incinerados frente a sus compañeros de viaje.

La revuelta en el Trial es el más famoso de los pocos casos documentados en Chile de esclavos alzados a bordo de un barco. Tal parece que la crueldad del episodio, y del castigo que recibieron los

implicados, impactó profundamente en la opinión pública decimonónica. Benjamín Vicuña Mackenna registró una versión de este sangriento suceso en Historia de Valparaíso (1831-1886), y Eugenio Pereira Salas lo menciona en Buques Norteamericanos en Chile a Fines de la Era Colonial (1788-1810). En 1986, Jorge Pinto en el artículo "Una Rebelión de Negros en las Costas del Pacífico Sur. El Caso de la Fragata Trial en 1804" dio a conocer la ubicación en el Archivo Nacional de los informes y cartas que intercambiaron la Intendencia de Concepción y la Real Audiencia sobre el caso. Además, propuso una interpretación del alzamiento en la que el sentimiento de nostalgia por África habría sido la motivación fundamental de los esclavos para secuestrar la nave.

Por último, en esta breve revisión bibliográfica sobre el Trial, es preciso señalar el relato del capitán estadounidense Amasa Delano, quien rescató el barco frente a las costas de Arauco. Delano describió el salvamento en la obra autobiográfica Viajes y Travesías por los Hemisferios Norte y Sur (1817). Este relato inspiró al novelista estadounidense Herman Melville -autor de Moby Dick-, para escribir Benito Cereno (1854). En la novela, Melville sigue el relato original de Delano y mantiene la voz narrativa del capitán estadounidense. Lo que modifica es el tono de la narración, el punto de vista del narrador, así como algunas circunstancias y personajes, pero en general se mantiene apegado a los hechos principales de la historia.

Son justamente las circunstancias verdaderas del episodio las que conmueven al lector, pues al abordar el barco, Delano se convierte en espectador de un montaje de los esclavos. Los africanos simularon obediencia y el capitán Cerreño fue obligado a fingir que ejercía su autoridad en la nave. Delano abandonó el Trial sin percatarse del secuestro.

Para algunos, la novela de Melville es "la puesta en escena de una puesta en escena". Constituye una suerte de meditación sobre la ambigüedad de las apariencias, de modo que nada en la realidad es lo que parece ser.

En la novela Melville no cuestiona directamente el sistema esclavista, sin embargo Andrew Delbanco -biógrafo del autor- advierte que Benito Cereno se publicó en la revista comprometida con la causa abolicionista Putnam's en un momento de gran temor y exaltación, pues en 1850 se temía una insurrección de esclavos. Según Delbanco la intención de Melville fue defender sutilmente la causa a través del desconcierto del capitán Delano que no percibe la manipulación de un lúcido y brillante esclavo africano. Otros estudiosos de la obra de Melville sostienen que en los caracteres de los personajes y sus reflexiones el autor expone su propia visión abolicionista.

La novela Benito Cereno es la apropiación de una realidad que revela las contradicciones de la esclavitud. Es una representación que tiene la misma fuerza de la realidad y "engendra una ilusión igualmente verdadera". No obstante, las dudas y ambigüedades en la obra de Melville cotejadas con el relato de los documentos oficiales sobre el secuestro y sometidos a la reflexión "reordenadora" de la Historia, ofrece un acontecimiento lleno de detalles no transfigurados por el novelista que ilumina sobre el pasado esclavista de Chile y enriquece la lectura que desde el presente se hace de lo ya vivido.

La revisión de los informes y cartas que intercambiaron la Intendencia de Concepción y la Real Audiencia en Santiago ofrecen elementos para discutir sobre la caracterización de los esclavos que transportaba la fragata Trial, y sobre las particularidades del comercio esclavista en el Pacífico Sur. Asimismo, esta documentación permite indagar en la microfísica del secuestro y los hechos posteriores -como el castigo extremo para los cabecillas- en cuanto expresa las contradicciones del sistema esclavista y las tensiones en las relaciones de poder entre esclavos y amos.

"TODOS VENÍAN DE CENEGAL": UNA IMPORTACIÓN INUSUAL

La carga de la fragata Trial consistía en 72 esclavos y "todos venían de Cenegal". Sin embargo, en el inventario o registro de las autoridades sólo se mencionan 68 esclavos del total. Hay 4 esclavos que no figuran en el catastro detallado pero que si fueron incluidos en la cantidad total apuntada. Tal vez fue un error del escriba que dejó fuera 4 "piezas" o intencionalmente se infló la carga total. Lo cierto es que 72 esclavos era una cifra bastante alta para una partida. Por ejemplo, una hacienda vitivinícola próspera tenía en promedio 33 esclavos.

La internación de tal cantidad de esclavos originarios de África resulta inusual cuando al revisar los registros de transacciones de esclavos, la tendencia regional revela que predominaban las operaciones de compra-venta con esclavos criollos por sobre esclavos africanos originarios. La población de esclavos criollos crecía continuamente y superaba la africana a principios del siglo XIX. La revisión de las escrituras de compra venta hechas en Santiago entre 1790 y 1799, indica que 88 esclavos transados de un total de 98 eran criollos: 56 de Buenos Aires, 20 de Santiago, 12 de otros lugares de Latinoamérica, y 10 provenientes de Guinea.

J. Novillo en "La fuerza de trabajo esclava en Tucumán a fines del período colonial" reveló que en

la ciudad de San Miguel de Tucumán -centro vital en la ruta que unía Buenos Aires y el Perú, con un activo comercio tanto regional e interregional- las escrituras de compraventa indican que entre 1799 y 1807 se realizaron 170 operaciones, en las cuales no figuran ningún esclavo originario de África.

El caso del Trial puede apuntar a una situación singular en cuanto señala que en la última década de la colonia persistía la importación de esclavos africanos lo que indicaría la vitalidad del comercio trasatlántico. No obstante, el registro de la carga del Trial también alude a la discusión sobre las categorías aplicadas a los africanos y afrodescendientes que cristalizaron en los registros oficiales.

Según la documentación que intercambiaron el Intendente de Concepción, Luis de Alava, y el Presidente de la Real Audiencia, Luis Muñoz de Guzmán, la revuelta del Trial ocurrió en la madrugada del 27 de diciembre de 1804 cuando se sublevaron los esclavos "bozales" (africanos que desconocían totalmente la lengua española y por tanto las pautas culturales asociadas a ella).

Si toda la carga provenía de Senegal se puede presumir que todos los esclavos eran bozales. La aclaración sobre quiénes se alzaron en el Trial pareciera redundante. Sin embargo, permite discutir las contradicciones del uso que se dio a la categoría bozal en la descripción del episodio, pues algunos comportamientos y acciones de los esclavos los sitúa en un proceso de occidentalización en desarrollo.

Los hechos consignados en las fuentes sobre el secuestro del Trial señalan que al cabo de una semana de zarpe de Valparaíso, y cuando ya se encontraba cerca de Lima, a la altura de Pisco, los esclavos se apoderaron de la nave matando a buena parte de la tripulación. A cuchilladas o lanzándolos al mar, los africanos eliminaron a buena parte de los "blancos" quedando al control de la nave. Dejaron vivos al Capitán Benito Cerreño y a un par de tripulantes para que maniobraran la embarcación pues exigieron que

los llevaran a alguna "tierra de negros", o por último a la Isla San Nicolás o a Senegal.

La única "tierra de negros" que había en América en 1804 era la antigua colonia francesa llamada Saint Domingue que se convirtió en la primera república de negros en el mundo y primer estado independiente de América. Carmen Bernand sostiene que la insurrección de Santo Domingo (actualmente Haití), dirigida por el ejército de Jean-Jacques Dessaline, tuvo un enorme impacto en regiones muy alejadas del Caribe. Incluso, señala que los barcos que llegaban al puerto de Buenos Aires transmitían los rumores sobre la sublevación de los negros franceses. Resulta sugestivo que los líderes del alzamiento del Trial reclamaran por una "tierra de negros" que eventualmente podría ser Santo Domingo. Al menos hay antecedentes como para presumir que en su paso por Buenos Aires se enteraron de esta insurrección en el Caribe.

El otro destino que los esclavos del Trial propusieron fue la isla San Nicolás, parte del Archipiélago de Cabo Verde, en la costa occidental africana. Este conjunto de islas estuvo sometida a un intenso proceso de "ladinización" desde el siglo XVI. Carmen Bernand señala que la ladinización, entendida como la adquisición de una lengua general portuguesa y algunas pautas culturales y conductas de origen europeo, se produjo durante los siglos en que se reunió gente procedente de distintos reinos o tribus de

África para su venta a los traficantes portugueses. Así, la población de Cabo Verde compartió una experiencia común de contacto con los pueblos occidentales que generó una "lengua franca", mezcla de portugués, español y dialectos africanos. Que la Isla San Nicolás fuera una posibilidad para los africanos que viajaban en el Trial indica que al menos uno de los líderes "tenía noticias" de este lugar. El horizonte cultural de estos bozales era más sofisticado y complejo de lo que la categoría remite.

La descripción oficial del incidente pone a la vista detalles del alzamiento que resultan contradictorios con la descripción de una partida enteramente bozal. Por ejemplo, el negro Mori, uno de los líderes del alzamiento, le comunicó verbalmente al Capitán Cerreño varias decisiones que tomaron a lo largo del secuestro, como por ejemplo que matarían al amo Alejandro Aranda. Esta información la pudo transmitir español o en un portugués hispanizado.

Además, Mori fue el esclavo que simuló obediencia al Capitán Cerreño cuando el capitán estadounidense Delano subió a la fragata sin saber que estaba secuestrada. Mori acompañó a ambos capitanes durante toda la visita para vigilar que Cerreño no delatara su situación de rehén. Mori comprendía cada palabra y gesto que intercambiaron los capitanes y también conocía las actividades que hacía el sirviente de un caballero europeo, como afeitar o servir una

mesa, habilidades que fueron elogiadas ingenuamente por Delano.

Sobre el pasado del negro Mori se pueden conjeturar varias alternativas; al menos se puede suponer que era un senegalés ya sometido a un proceso de ladinización e incluso "europeización" en la propia África o en América. Al parecer, Mori no sólo fue uno de los cabecillas del secuestro, también fue intérprete y mediador entre los africanos y la tripulación española. Incluso puede que en él surgiera la iniciativa de viajar a la Isla de San Nicolás.

La descripción de la avanzada "ladinización" de Mori recuerda que para evangelizar a los negros que atracaban en Cartagena de Indias, el sacerdote jesuita Alonso de Sandoval usó fundamentalmente intérpretes de Cabo Verde o São Thomé aprovechando esta capacidad multilingue que manifestaban los africanos que venían de una tierra con gran mezcla racial, cultural y de lenguas.

Los otros dos presuntos ladinos a bordo del Trial eran el negro José, un joven de 19 años que fue sirviente personal de Alejandro Aranda por 5 años. Por el oficio al que se dedicaba y por el tiempo que llevaba en poder de Aranda se puede sugerir que también dominaba el español. Además, a José se le condenó a 10 años de destierro a Valdivia en lugar de la pena de muerte, tal vez porque su participación en el alzamiento fue menor, oficiando tan sólo de

traductor. El zambo Francisco Rodríguez -al que llaman mulato en otras partes del documento y que nuevamente remite a la discusión sobre el uso de las categorías aplicadas a los africanos y afrodescendientes- puede que haya sido también ladino pues se le condenó al destierro, igual que al negro José.

También se puede considerar que la caracterización de la carga del Trial como bozales resultó de una intención económica en función del valor en el mercado de los esclavos provenientes de África o de su preferencia por los posibles compradores. Un esclavo bozal aparentaba ser más dócil y menos conflictivo que uno ya ladinizado.

Es preciso considerar también que las categorías bozal y ladino no necesariamente remiten a unidades discretas, mutuamente excluyentes, sino más bien a un continuum, a un proceso inacabado y oscilante entre la adopción de nueva pautas culturales y la actualización de las propias.

Cuando una gran proporción de los esclavos provenía de la misma aldea o comunidad el riesgo de alzamiento crecía. La revuelta de esclavos en el Trial parecía inminente pues según los documentos oficiales "todos venían de Cenegal". Pero es preciso señalar que en la mayoría de los casos a los africanos se les designó según el puerto de procedencia sin tener en cuenta ningún rasgo distintivo de lenguaje, etnia o nacionalidad. Por tanto, Senegal tan sólo pudo ser el lugar en el que se entrecruzaron africanos de distintas procedencias para embarcarse hacia América. Al menos los nombres que quedaron registrados en los documentos sugieren distintos orígenes.

Por ejemplo el negro Matangui pudo ser del Congo pues hay una localidad con ese nombre. El esclavo Alasan pudo ser originario de un poblado del mismo nombre, en Maradi, actual Níger. Yola tal vez venía de una localidad de Nigeria o pertenecía a la etnia Jola (Senegambia). El esclavo Yan tenía el nombre de muchos hombres en Gambia. El negro Ambayo pudo pertenecer a la etnia swahili y cruzar todo el continente desde Tanzania o Kenia, a orillas del Océano Indico, hasta el litoral de Guinea, a orillas del Atlántico. El esclavo Malpenda pudo provenir del puerto congolés de M'penda.

Al menos esta variedad sugiere una posibilidad de diferencias étnicas y de "nación" entre los esclavos del Trial, lo que también permitiría establecer una diferenciación en los procesos de sus capturas en África. Pero esto son sólo conjeturas atrayentes pero también arriesgadas.

Los estudios de patrones en revueltas de esclavos en barcos transatlánticos dispusieron de muchas descripciones más o menos precisas de los motines, no así de las características de los líderes, ni de las dinámicas del grupo. En la descripción del alzamiento del Trial se privilegian los detalles relacionados con las muertes de la tripulación y pasajeros, pero hay datos muy pobres sobre la actuación de los dirigentes del alzamiento, actividades a bordo del barco y del papel que en estos sucesos cumplieron mujeres y jóvenes adolescentes. En las fuentes documentales se menciona por ejemplo que los esclavos continuamente hacían asambleas para decidir su destino y tomar decisiones. Es un detalle peculiar que sólo nos permite elaborar conjeturas ante la ausencia de detalles sobre la vida de los amotinados a bordo de la fragata.

En el relato del alzamiento se señala también que después de la muerte del amo Aranda, los líderes firmaron con el Capitán Cerreño un documento en el que el capitán se comprometió a llevarlos a Senegal mientras los esclavos acordaron no matar a nadie más y devolver el navío con el resto de la carga una vez

que llegaran a su destino. Por los negros firmaron Babo y Atufal, "que lo sabían hacer en su idioma aunque eran enteramente bozales". Babo y Atufal firmaron el documento porque eran líderes y además esclavos letrados, lo que abre un inesperado pasado africano para ambos actores.

Gracias a la novela de Melville, Benito Cereno, los nombres reales de Babo y Atufal se inmortalizaron, convirtiéndose en tema de estudio para los investigadores del impacto de África en la literatura estadounidense y de las raíces culturales del islamismo estadounidense. Aparte de ser originarios de Senegal (como señala las fuentes documentales), Babo, Atufal y Mori podrían ser representantes de la herencia musulmana africana. Según Kaith Cartwright, el nombre Babo sería el resultado de la deformación de Baaba, y Atufal correspondería a Artu Faal. Mori en tanto, correspondería a Mory; nombre que se le da al sabio musulmán versado en la ciencia de la religión. Cartwright concluyó que estos tres esclavos pertenecían a la etnia Fulbe de Senegambia y destacó además que la mayoría de los esclavos letrados que trabajaron en plantaciones de Estados Unidos y escribieron sus autobiografías o diarios de vida (en inglés o en árabe) eran también Fulbe de la región de Senegambia, como Ben Ali (Bilali) y Omar ibn Said.

Los nombres de los esclavos consignados en las fuentes así como la alusión a la lengua desconocida en

la que firmaron abren un terreno de discusión farragoso y enmarañado. Un Hausa escribe un nombre árabe de manera diferente a un Wolof y a un Yoruba. Las fuentes documentales no permiten aclarar este aspecto. En todo caso, en lo que no hay duda es que Babo y Atufal pertenecían a un orden cultural que conocían el poder de la letra, y que además pertenecían a una minoría alfabeta que los legitimó para firmar un compromiso con el Capitán Cerreño en nombre de todos los esclavos alzados. El árabe pudo ser la lengua que en la fuente documental se consigna como "su propio idioma".

Herbert Klein sostiene que salvo los portugueses de Angola y Mozambique, el resto de los europeos prácticamente desconocían la naturaleza de las sociedades con las que comerciaban, ignorando lenguaje, cultura y nacionalidad. Esto no impidió que los compradores europeos hicieran distinciones asociando conductas y rasgos psicológicos a los esclavos según su origen o etnicidad. La naturaleza rebelde o intransigente de ciertos grupos étnicos se relacionaba con la procedencia del interior de África o de la costa. Suponiendo que Senegambia fuese el lugar de origen de los esclavos que viajaron el Trial -y no sólo el puerto de embarque-, sobre ellos pesó un estereotipo que no los consideraba particularmente problemáticos en plantaciones, pero sí presentaron un nivel inusualmente alto de rebeldía en barcos. Desde 1800 en adelante se redujo la proporción de esclavos tomados de las regiones de Senegambia y las ubicadas

al oeste del Golfo de Benin, lo que redujo la violencia y motines en barcos transatlánticos.

Los traficantes europeos compartían la idea de cierta correspondencia entre etnicidad y rebeldía que los llamaba a evitar a los esclavos de Senegambia junto con los de Sierra Leona, la parte superior de Guinea y de la costa de Winward. En cambio, a los Ibos de la costa de Biafra se les consideraban más manejables, y su proporción es mayor en las tasas de esclavos transportados a América a pesar del aumento en la distancia a recorrer entre Biafra y el continente americano (Ver Plano 2). Al parecer hubo traficantes europeos algo familiarizados con las culturas africanas y sobre todo con la psicología de la resistencia en los esclavos.

Los Fulbé de Wolof o Djolof (Guelofe) eran plenamente identificados por los comerciantes europeos como una nación insumisa. Incluso la tripulación los diferenciaba de otros grupos étnicos como los Bambara, a los que dejaban sin cadenas a bordo del barco. Los europeos creían que los Bambara jamás pensarían en escapar porque provenían del interior de África. En cambio a los Wolof los encadenaban y sometían a duras medidas de control porque estaban atentos a cualquier oportunidad para recobrar su libertad pues venían de la costa.

La imagen insumisa que se construyó de los esclavos Wolof y de los musulmanes en general pudo

resultar de la desaprobación que manifestaron a la esclavitud en América, resultado de una conciencia política urbana preconstituida.

Los musulmanes fueron minoría dentro de los esclavos hombres que llegaron a América. Provenientes de Senegal y del oeste de Sudán, sus capturas resultaron de actividades de esclavización ligadas a la militarización de los estados de la región. Por las armas o gracias a combatientes profesionales empleados usualmente en los estados guerreros (como Kajoor y Bawol, cerca de la costa) o por estados musulmanes del interior más alejado (como Segu, Bundu, Futa Toro y Futa Jallon), los propios africanos proveyeron esclavos a las redes musulmanas de comercio. No pocas veces, la manera de neutralizar la oposición política a una autoridad se resolvió vendiendo como esclavos a los rivales.

Las redes musulmanas del comercio de esclavos fueron cruciales en el envío de "piezas" a la costa occidental africana para su traslado a América como pago por la compra de ciertos productos europeos. Las guerras en África durante el siglo XVIII a menudo tuvieron como pretexto la religión ("jihad"), encubriendo su propósito principal que era conseguir esclavos para intercambiar por bienes importados como armas y otras mercancías.

Precisamente, la caída de un gran Estado o una importante derrota militar fueron los casos puntuales

que favorecieron el ingreso de naciones enteras de grupos bien definidos al tráfico de esclavos. A estos contingentes se les identificó en América por su nombre, aunque según Klein son casos excepcionales.

Así, entre los años 1500 y 1850 los africanos tuvieron una enorme influencia en el curso de la historia Atlántica, bien sea como víctimas o como organizadores del tráfico trasatlántico de esclavos. Eran pocos los mercaderes y estados africanos indiferentes u hostiles al tráfico esclavista.

La mayor parte de los esclavos musulmanes que arribaron al nuevo mundo eran hombres que provenían de asentamientos urbanos, a diferencia del resto de los esclavos tomados de aldeas rurales. La vida urbana está asociada al comercio, especialización artesanal, literatura y conciencia política y social de la esclavitud. En los poblados musulmanes había muchos esclavos y el comercio de estos era común. Además, las ciudades de las áreas musulmanas de África Occidental son comparables con las de otros pueblos y urbes en el mundo Atlántico durante el siglo XVIII y XIX, en cuanto al tamaño de los poblados y la composición multicultural de sus habitantes. Así, los esclavos islámicos eran considerados "más avanzados" que el resto.

Vivir previamente en ciudades tuvo implicancias en la experiencia en América de los esclavos musulmanes y en sus expectativas en el nuevo

mundo. El islam confirió unidad política y cultural a la variedad de "naciones" africanas en América. Cabe recordar que Carlos V prohibió el rescate de esclavos Gelofes (Wolofs) para impedir que llegaran a las Indias a introducir la "secta mahometana". También es preciso señalar que en la rebelión de esclavos de Jamaica entre 1831-1832 y la de Bahía en 1835, el componente musulmán fue fundamental en la configuración de un patrón de resistencia a la esclavitud.

Dado esto, los esclavos Babo, Atufal y Mori proponen más interrogantes que respuestas sobre la circulación de esclavos musulmanes en América y su incorporación a la criollización de la sociedad. Por cierto, Babo y Atufal murieron en el rescate de la fragata, mientas que Mori fue ahorcado.

Las relaciones con África en la mayoría de los casos no fueron directas y poco se conoce de los lugares de origen de los esclavos introducidos en Buenos Aires. Como muchos de los esclavos africanos que llegaron a las colonias españolas de Suramérica (excluyendo Brasil) arribaron al Río de la Plata desde África o desde otros puertos americanos en una tercera o cuarta escala.

El caso del Trial indica que la circulación incesante de los esclavos en el comercio Pacífico permite percibir de manera más clara las características locales americanas de este tráfico,

mientras que oscurece las condiciones que son resultado directo o reflejo de lo que acontecía en el cruce Atlántico y en África misma por la dificultad que implica reconstruir estos recorridos en los archivos. La información sobre el origen auténtico africano de los esclavos se consignó pobremente en las fuentes documentales. Sin embargo, aún hay lazos que se pueden rastrear hasta África Occidental, la mayor proveedora de esclavos.

La mayoría de los esclavos transportados por el Trial eran hombres jóvenes (adolescentes) y mujeres. Del total de 72 esclavos, 20 de ellos tenían entre 12 y 16 años, y 28 eran "mujeres de todas las edades" (ver cuadro 1).

Cuadro 1: Inventario de la carga de esclavos del *Trial*

Cantidades	Edades
20	12 a 16
1	18 a 19 (José)
1	35 (mulato)
1	36
12	mayores de 20
5	50
28	Mujeres de todas las edades
68	Total

Desde fines del siglo XVIII, en el comercio de esclavos eran preferidos los adultos jóvenes de la costa occidental africana. Pero en general, la distinción entre adolescente y adulto fue bastante tenue en cuanto las obligaciones atribuidas a los adultos se les endilgaron tempranamente a los adolescentes esclavos, tanto en la ciudad como en las plantaciones.

En tanto, la preferencia por niños era muy baja entre los compradores porque se les percibía como una responsabilidad más que una inversión. En cuanto a las mujeres, después de 1750 aumentó de manera abrupta su la tasa de éstas en los embarques provenientes de ciertas áreas costeras africanas.

El incremento de mujeres y jóvenes en el comercio de esclavos es para algunos investigadores resultado directo de la disponibilidad en la población africana local esclava. Niños, adolescentes y mujeres integraban "las reservas" ante la ausencia o escasez de los adultos, codiciados no sólo por los comerciantes europeos sino también por los africanos.

Por sobre las características de la demanda externa de esclavos más allá del Atlántico, como en el Cono Sur, algunos optan por anteponer el contexto socio-político africano que en última instancia determinaba la disponibilidad en el mercado de esclavos. Herbert Klein sostiene que la nacionalidad, sexo y edad de los esclavos que ingresaban al tráfico transatlántico estuvieron condicionados fundamentalmente por África y no por las preferencias de los compradores.

Las variaciones regionales de la procedencia de mujeres esclavas en los patrones atlánticos del tráfico de esclavos no están del todo aclaradas. Eltis y Engerman señalan que a principios del siglo XIX la proporción más alta de mujeres esclavas

transportadas fuera de África provenían de Senegambia, con un 46.8% entre 1801 y 1825, lo que coincide con el contexto de la fragata Trial. Puede que a las razones de disponibilidad ya señaladas, se sumen cálculos económicos prácticos, de tal modo que las mujeres fueron la principal carga que había para llenar los barcos de esclavos y así reducir el tiempo que la nave fondeaba en la costa africana. Además, la estructura de los barcos facilitaba el manejo de las mujeres pues los hombres siendo potencialmente problemáticos debían ser aislados, requiriendo además mayor personal y atención para su control.

La presencia de gran cantidad de mujeres en la fragata Trial también conduce a apreciar con más cuidado el papel que les cupo en alzamientos y revueltas, bien sea animando el movimiento de resistencia o apoyándolo activamente.

En el caso del Trial, la documentación oficial no menciona absolutamente nada de las mujeres esclavas. Apenas se sabe que hubo una gran cantidad de ellas a bordo sólo por el escueto inventario de las autoridades.

La experiencia del comercio atlántico indica que el manejo especial que la tripulación tuvo de las mujeres africanas les dio oportunidad para participar activamente en revueltas. Por ejemplo, rara vez se les encadenó, y se acostumbraba separarlas de los hombres dejándolas en lugares cercanos a los

dormitorios de los oficiales, junto a las bodegas con armas y cerca de las llaves. Como además eran abusadas sexualmente por la tripulación, se presume que las mujeres pudieron acceder a información crucial para planear las revueltas.

La revuelta del Trial es un episodio que aporta con elementos para discutir sobre las características del tráfico suramericano de esclavos, el que remite de manera inexorable a la propia historia de África.

El comercio de esclavos de la América colonial es parte también de la historia de África en cuanto unió la costa occidental subsahariana con el "mundo Atlántico" y con las costas orientales americanas. Mas el flujo de estas mercancías no se detuvo allí. El desplazamiento se prolongó hasta las costas americanas Pacífica, atravesando el continente de oriente a occidente, lo que le dio inusitada vitalidad al corredor bioceánico que atraviesa a Argentina y Chile.

Los esclavos que se embarcaron en Valparaíso en el Trial, son parte de esta intensa circulación de mercancías entre los dos océanos. Inclusive pueden ser parte también del vivo movimiento continental que protagonizaron los africanos en América. Los esclavos del Trial al parecer eran originarios de Senegal pero no se dispone de información que aclare la ruta que siguieron desde África hasta América. Tal vez durante su deportación hubo varias detenciones en diversos puertos americanos antes de arribar a Buenos Aires.

Los esclavos que participaron en la revuelta del Trial eran propiedad del acaudalado comerciante vecino de Mendoza, Alejandro Aranda, quien probablemente compró esta partida en Buenos Aires. Desde la segunda mitad del siglo XVIII Buenos Aires se convirtió en centro económico y político del nuevo virreinato, con un gran desarrollo ganadero y mercantil que compitió con el Alto Perú. Este crecimiento exigió que la mayor parte de los cargamentos de esclavos que arribaron quedaran en el puerto, en Montevideo y en zonas vecinas, en lugar de viajar al Alto Perú. Con esta medida aumentó de manera considerable la población negra de Buenos Aires en los comienzos del siglo XIX.

Hasta 1778, el Alto Perú era el eje del tráfico de esclavos, resultado de la articulación económica con Potosí, el gran mercado de producción de plata. La mayoría de los esclavos internados por Buenos Aires estaban destinados al Alto Perú y seguían la ruta que pasaba por Córdoba, Tucumán y Salta. En estas ciudades se vendían esclavos y mercancías introducidas por lo general por contrabando, como textiles, hierro y azúcar. Desde Córdoba una ruta seguía a Mendoza y cruzaba la Cordillera de Los Andes hasta llegar a Chile. La ruta se prolongaba a Santiago o hacia el puerto de Valparaíso con destino a Lima. Así, Mendoza se convirtió en un enclave importante a escala regional, para que circularan los esclavos del Atlántico al Pacífico, a fin de proveer mano de obra a Chile y Perú. Estas necesidades fueron

suplidas por un servicio carretero que consolidó también el tráfico de esclavos. Así, "las carretas eran una suerte de prolongación terrestre de los barcos negreros".

La "carga humana" que desde Mendoza seguía camino a Chile lo hacía a lomo de mula, conducido por arrieros. Tal pudo ser la ruta que siguieron los 72 esclavos de Alejandro Aranda que en el puerto de Valparaíso serían embarcados en la fragata Trial.

En Viajes por el Interior de la América Meridional (1808-1820) el comerciante francés Julian Mellet relató los detalles de las rutas y la operación de transporte terrestre de esclavos a través de la Cordillera de Los Andes en el siglo XIX. Previo a la partida de Buenos Aires hacia Lima, a los esclavos se les separaba por sexo y se les amontonaba en grandes carretas cubiertas de cuero. Ocho yuntas de bueyes tiraban cada carreta, cargada con 23 a 28 esclavos. Incluso con 40 africanos iban cargadas las carretas camino de Buenos Aires a Mendoza. Al llegar a Mendoza los esclavos descansaban por algunos días antes de salir a Valparaíso. En este tramo en el que cruzaban la Cordillera de Los Andes, los esclavos montaban a caballo o mulas con sillas muy pequeñas. Según Mellet, "este nuevo cambio es para esos infelices una era de sufrimientos: como no están acostumbrados al caballo sufren toda clase de incomodidades y por poco vigorosa que sea la bestia que los conduce, al menor movimiento da con ellas en

el suelo. Los que caen y se levantan para volver a montar, sufren a veces coces tan fuertes que a menudo quedan tendidos muertos sobre el campo. Esos accidentes son muy frecuentes y no se hace expedición alguna sin que haya algunos esclavos muertos o estropeados. Rudos sufrimientos los esperan en las cordilleras, acostumbrados a un clima excesivamente cálido y enteramente opuesto al que están obligados a atravesar, se sienten de tal modo transidos de frío al acercarse a esas montañas, que muchos de entre ellos quedan rígidos o dejan de existir cuando se les cría bien".

Valparaíso era uno de los mercados negreros más activos del Pacífico Sur. Comerciantes limeños llegaban al puerto y en las playas compraban los esclavos que llegaban en caravanas desde Argentina. En ocasiones se les encerraba en corrales a la intemperie mientras se resolvía su compra.

En 1805, el Presidente de la Real Audiencia Muñoz de guzmán mandó construir en las afueras del puerto un galón para encerrar a los esclavos. Esta decisión se adoptó mientras los tribunales en Santiago resolvían la sentencia contra los esclavos alzados de la fragata Trial.

Detalles consignados en los documentos oficiales, revelan también las características del transporte marítimo de esclavos en el Pacífico Sur, hecho por embarcaciones mercantes y no por naves

“negreras” especializadas como fue en el caso del Atlántico.

El Capitán Cerreño declaró que ninguno de los esclavos que viajó en la nave “llevaba prisiones por que el dueño Aranda le había dicho que todos eran dóciles”. Aranda, como muchos comerciantes americanos, estaba convencido de que los esclavos por ser bozales eran menos indisciplinados y sumisos. El punto en cuestión es que no todos los esclavos a bordo ignoraban el español.

Consta en el documento que “todos los negros dormían sobre cubierta”, como era costumbre en estas latitudes y no encerrados, ni separados por sexo o edad, como se practicaba en los barcos de esclavos que cruzaban el Atlántico. Son estas medidas las que favorecieron el descenso de la violencia al atravesar el Atlántico a partir de 1800. También se sumaron mejores políticas de control de los esclavos por parte de la tripulación y aumento de la proporción de niños entre los deportados.

El alzamiento en el Trial es elocuente en exponer las diferencias del Pacífico con el tráfico de esclavos Atlántico. Las embarcaciones que transportaban a los africanos como el Trial llevaban a su vez todo tipo de mercancías, incluso pasajeros. En cambio, en el comercio transatlántico se empleaban naves exclusivas para el tráfico de esclavos, con medidas especiales, muy duras, para evitar alzamientos. Sólo

después de la revuelta del Trial las autoridades coloniales de Chile se plantearon la necesidad de reformular las medidas de seguridad a bordo de los barcos mercantes que llevaban esclavos, “por el bien del comercio y de la Humanidad”. Por ejemplo, sugirieron apartar a los esclavos conflictivos e insubordinados, los que debían enviarse aparte en embarcaciones que salían de Valparaíso.

Otra medida a adoptar fue la separación entre los esclavos de los que ya manejaban algo de español (ladinos). Las autoridades constataron que a menudo los ladinos se convertían en los líderes de las revueltas. Al parecer, las autoridades reconocieron que una condición importante que permitió el alzamiento en la fragata fue el liderazgo que ejercieron los esclavos ladinos, aunque en las fuentes documentales se insiste en que todos eran bozales.

El capitán Cerreño aparentemente aceptó el retorno a Senegal, pero antes convenció a los rebeldes de navegar hacia el sur, a la isla desierta Santa María, para proveerse de agua dulce y luego seguir el viaje a África. Cerreño declaró ante las autoridades que insistió en viajar a esta lejana isla para dilatar el viaje y aumentar las posibilidades de toparse con otra embarcación que lo salvara. Incluso evaluó la posibilidad de nadar desde Santa María hasta la cercana costa de Arauco, a uno 40 kilómetros de distancia.

Al cabo de 30 días de secuestro los esclavos decidieron matar a su dueño. Alejandro Aranda fue acuchillado en la cara y el cuerpo, y luego lanzado al mar aún vivo. Resulta difícil comprender por qué los esclavos no se deshicieron de su amo al principio del levantamiento y esperaron un mes para tomar la decisión. Tal vez Aranda fue una prenda a negociar, una suerte de rehén. Si hubiese sido así, la duda está sobre los cambios del pequeño escenario político recreado a bordo del Trial que los llevó a eliminar a su prisionero más valioso.

Una vez muerto el amo, Cerreño y los africanos continuaron con la navegación hacia el sur. Al cabo de 57 días de travesía desde el zarpe en Valparaíso, casi al borde del colapso por hambre y sed, el Trial quedó

suspendido, sin viento, en la Isla Santa María donde al anochecer se encontró con el Perseverance a cargo de Amasa Delano. Temprano en la mañana, el capitán Delano abordó el Trial sin sospechar el secuestro del barco. Los auxilió con alimentos, agua y velas para continuar el viaje. Delano estuvo casi todo el día en compañía de Cerreño sin percatarse de nada en particular, aunque en su narración y de manera retrospectiva el capitán Delano señala que había notada situaciones inusuales y "extravagantes" a bordo del buque a las que no le dio mayor importancia. Justo cuando Delano terminaba su visita alejándose del Trial en su bote a remos, Cerreño saltó arriesgadamente por la borda, cayó junto al capitán estadounidense y le explicó a gritos que los esclavos estaban alzados. Después de esta destemplada aclaración de Cerreño los esclavos intentaron huir pero Delano envió a algunos de sus marineros a rescatar la fragata. Con esta información concluye el informe de la Intendencia de Concepción.

La autobiografía de Delano aporta con varios datos ausentes en la fuente oficial, como por ejemplo que los esclavos se rindieron cuando los marinos de Delano habían dejado varios africanos heridos en la cubierta llena de sangre. A algunos les colgaban parte de las entrañas, otros tenían la mitad de la espalda y muslos en carne viva totalmente despellejados por las espadas. A la mañana siguiente del asalto y recuperación del Trial, Delano y Cerreño abordaron la fragata y con esposas y grilletes aseguraron las

manos y piernas de los esclavos sobrevivientes y los encadenaron a los pernos de argolla de cubierta. Cerreño estaba furioso y mandó a matar y cortar en pedazos a todos los esclavos. En seguida un marino de Cerreño se lanzó sobre un esclavo que llevaba puesta su vieja chaqueta y le sacó del bolsillo una navaja con la que le hizo un enorme corte en la cabeza. Cuando el esclavo cayó al suelo sangrando de manera incontrolable Delano intervino y ordenó a gritos parar la carnicería o de lo contrario los azotaría. Mientras tanto Cerreño se adelantó, sacó una daga que escondía en su chaqueta y apuñaló a un esclavo hasta matarlo. A pesar de la rabia del capitán chileno y su tripulación, Delano logró contener la venganza.

Al cabo de tres días de navegación hacia la costa, lapso en que los dos buques viajaron uno junto al otro, llegaron al Puerto de Talcahuano. Estos antecedentes sobre el comportamiento violento de Cerreño no figuran en las fuentes documentales, ni fueron considerados en el juicio.

El 24 de febrero de 1805 llegaron al puerto de Talcahuano las dos naves y de inmediato comenzó un ágil proceso judicial contra los esclavos en Concepción. Con inusitada rapidez, en un mes ya había una sentencia confirmada por la Real Audiencia en Santiago para nueve esclavos identificados como líderes del levantamiento: Matangui, Alasan, Yola, Yan, Ambayo, Malpenda, Luis, Joaquín y Mori. La sentencia contemplaba la pena de muerte ordinaria

(horca o picota), y después la quema de los cuerpos, teniendo como testigos todos los esclavos que viajaron en la fragata, hombres, mujeres y en especial "los negritos". A cinco de ellos cortaron las cabezas y las dejaron colgando en una viga de la Plaza de Talcahuano por varios días.

La intención de las autoridades coloniales evidentemente fue dar un escarmiento ejemplar que al menos disuadiera a los jóvenes y adolescentes esclavos a rebelarse a medida que crecieran y se convirtieran en adultos. También se manifestó una voluntad de actuar sobre la memoria de estos jóvenes de modo que el castigo fuera un recuerdo indeleble en sus vidas serviles. Aun no se dispone de información que indique lo que sucedió con las mujeres y los jóvenes adolescentes después de presenciar la sentencia de los esclavos rebeldes. Esclarecer lo que quedó instalado en la memoria de estos jóvenes africanos, tomando en cuenta que por lo general niños y jóvenes adolescentes tienden a reconstruir el mundo de los adultos desde una perspectiva parcial, es una tarea prácticamente imposible por la ausencia de testimonios y fuentes primarias que aludan a este hecho.

Por último, vale señalar que poco después de la comenzó el juicio entre Delano y Cerreño porque este último desconoció la deuda que había adquirido con el capitán estadounidense al aceptar velas y alimentos. Meses después y tras la intervención del Virrey del

Perú, Gabriel de Avilés y del Fierro, Delano recibió su pago tras haber sido difamado por Cerreño quien hasta lo acusó de pirata. Después de esto el Trial cambió su nombre por Prueba, dejó de traficar con esclavos y se dedicó al transporte de salitre. No se sabe si bajo la dirección de Benito Cerreño, quien además era su dueño.

Más que ofrecer respuestas y explicaciones consolidadas a las preguntas que emergen de la revuelta del Trial, este trabajo por el contrario contribuye con un debate abierto sobre variados aspectos del comercio de esclavos en Chile.

Dentro de las formas de oposición que los esclavos manifestaron a su posición servil en Chile, poco y nada sabemos de los motines. El trabajo en los archivos permitirá aumentar los casos a estudiar para determinar las características generales y excepcionales de estos episodios; esclarecer el rol de las mujeres en los alzamientos y el peso de la variable étnica de los esclavos rebeldes, teniendo en cuenta que en Chile las fuentes documentales no revelan fácilmente la memoria de los rebeldes. A partir del episodio del Trial se vislumbra que en algunos barcos mercantes del Pacífico se ignoraban los riesgos del transporte de esclavos así como las variables étnicas y psicológicas consideradas para evitar alzamientos, conocidas ampliamente por los traficantes europeos. Tal vez la tripulación del Trial pensó que una carga de esclavos compuesta en su mayoría de mujeres y adolescentes era inofensiva, pues no tomaron ninguna precaución y se embarcaron sin temor. Despreciaron la presencia de esclavos ladinos en la partida así como los riesgos que implicaba trasladar hombres senegaleses –que se presume también eran

musulmanes-, considerados especialmente rebeldes y peligrosos en el comercio Atlántico.

La experiencia del Trial tiene otro rasgo singular como el hecho que una partida tan grande de esclavos para su venta en Lima estuviese compuesta exclusivamente de africanos en una época en que la tendencia regional es la transacción de esclavos criollos.

También el caso alude a la revisión del papel de los jóvenes adolescentes lo que implica examinar las características de la demanda de estos y su relación con la alta proporción en esta fragata. El comercio de hombres esclavos muy jóvenes en el Cono Sur, tanto en Chile como en Perú y Argentina, exige apreciar las variaciones regionales y las permanencias de este tráfico de esclavos. Tal vez se emplearon para el servicio doméstico o como aprendices. Tal vez primó su precio bajo o que eran más fáciles de controlar que los hombres adultos o fue el resultado de la extensión de las condiciones del mercado de esclavos local africano.

Antes de precisar cómo fue que este grupo de africanos y africanas de orígenes dispersos por todo el Continente Negro fue reunido en un puerto senegalés para cruzar el Atlántico es preciso intentar dilucidar cómo fue que llegaron a Valparaíso desde Senegal, estableciendo las rutas, condiciones y características del tráfico de esclavos bioceánico a través del tiempo.

Esta tarea permitirá determinar los espacios de circulación, vínculos y cambios regionales operados en torno al tráfico de esclavos que finalmente repercutieron en toda la sociedad colonial del Cono Sur.

El alzamiento ocurre en 1804, pocos años antes de la declaración de "libertad de vientres" en Chile (1811), Argentina (1813) y Perú (1821). La proximidad entre este hecho de resistencia violenta y la medida de liberar a los nacidos de esclavos puede que se relacionen en la medida en que esta disposición es resultado de un proceso de cambio gradual iniciado por los mismos esclavos. Es preciso abordar las características del sistema social, del componente macrosocial, para determinar la acción de esta población y su capacidad para desarrollar alianzas y motorizar estrategias de resistencia.

Por último, el alzamiento en el Trial escenificó en la microfísica del evento las contradicciones de la esclavitud: las tensiones en las relaciones de poder tanto en el mundo esclavo como en el mundo esclavista. Así, por ejemplo, no es casual que los líderes de la insurrección hayan sido precisamente los esclavos más letrados y un ladino. Cabe destacar también la solidaridad del mundo de los esclavistas (un capitán que rescata a otro) en el que la esclavitud está instalada en el sentido común. Todos rasgos macroestructurales que expresan una sociedad

colonial y sitúan esta tragedia contra el fondo oscuro de la esclavitud humana.

Según Jorge Luis Borges, "Melville se propuso la escritura de un texto deliberadamente inexplicable que fuera un símbolo cabal de este mundo, también inexplicable". Lo que hizo Melville fue registrar cabalmente un hecho real, de este mundo, inexplicable.

FUENTES

Informe rebelión de negros en la fragata Trial. Archivo Nacional de Chile (ANCH), Tribunal del Consulado (TC), vol. 12, ff. 179-189

Informe rebelión de negros en la fragata Trial. Biblioteca Nacional de Chile (BNC), Sala Medina (SM), Manuscritos (M), vol. 331, ff. 170-189.

Resumen de la sentencia del Trial (RST). Archivo Nacional de Chile (ANCH), Real Audiencia de Santiago (RA), Libro copiador de sentencias 1802 a 1814, vol. 608, ff. 90-93

BIBLIOGRAFÍA

–BERNAND, Carmen. Negros Esclavos y Libres en las Ciudades Hispanoamericanas. Madrid: Fundación Histórica Tavera, 2001.

–CARTWRIGHT, Keith. Reading Africa into American Literature: Epics, Fables, and Gothic Tales. Lexington: UP of Kentucky, 2001.

–GENOVESE, Eugene D. From Rebellion to Revolution: Afro-American Slave Revolts in the Making of the Modern World. Baton Rouge, xxiii, 2, 1979

–GUZMÁN, Florencia. "Africanos en la Argentina. Una reflexión desprevenida". Revista Andes, Universidad Nacional de Salta, N°17 (2006), pp. 197-237

–ELTIS, David y Stanley L. Engerman. “Fluctuations in Sex and Age Ratios in the Transatlantic Slave Trade, 1663-1864”. Economic History Review 46 (1993), pp. 308–23.

–KLEIN, Herbert. The Atlantic Slave Trade. Cambridge University Press, 1993.

–KRAUZE, Enrique. “Lecturas de Melville”, Revista Letras Libres, N° 21, febrero 2008, p. 21.

–LACOSTE, Pablo. “Los arrieros y el Camino del Inca”. Cuyo-Valparaíso. Crónica de dos regiones hermanas. Buenos Aires: Editado por la Embajada de Chile en Argentina, 1997.

–LACOSTE, Pablo. “Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII”. Estudos Ibero-Americanos, PUCRS, v. XXXI, n. 1, junho 2005, pp. 7-34.

–LACOSTE, Pablo. “Viñas y vinos en el Maule colonial (Reino de Chile, 1700-1750). Revista Universum, Talca, V 21, N°1 (2006), pp.48-67.

–LE DANTEC, Francisco. Crónicas del viejo Valparaíso. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 2003

–LOVEJOY, Paul. “Background to Rebellion: The Origins of Muslim Slaves in Bahia”, Slavery and Abolition, Vol. 15, No. 2, (1994), pp. 151–180.

–LOVEJOY, Paul. “Jihad e Escravida’o: As Origens dos Escravos Muculmanos da Bahia”, Topoi, Rio de Janeiro,

Vol. 1 (2000) pp. 11–44. Disponible en http://www.yorku.ca/nhp/publications/ topoi/001.htm

–LOVEJOY, Paul. “The urban background of enslaved muslims in the Americas”. Slavery and Abolition. Vol. 26, N° 3, December 2005, pp. 349-376.

–LOVEJOY, Paul. “The Children of Slavery”. Slavery and Abolition. Vol. 27, No. 2, August 2006, pp. 197–217.

–MACHADO, María Helena. Crime e escravidão. Trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas. 1830-1888. Sao Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

–MARR, Timothy. The Cultural Roots of American Islamicism. Cambridge University Press, 2006.

–MARTÍNEZ, Tomás Eloy. Ficciones Verdaderas. Buenos Aires: Editorial Planeta, 2000.

–McGOWAN, Winston. "African Resistance to the Atlantic Slave Trade in West Africa," Slavery and Abolition, Vol. 11, No. 1 (1990), pp. 5-29.

–MELVILLE, Herman. Benito Cereno. Santiago: Lom Ediciones, 2006

–MCGOWAN, Winston. "African Resistance to the Atlantic Slave Trade in West Africa," Slavery and Abolition, 11, No. 1 (1990), pp.5-29.

–PEREIRA SALAS, Eugenio. Buques Norteamericanos en Chile a Fines de la Era Colonial (1788-1810). Santiago: Imprenta Universal, 1936.

–PINTO, Jorge. 1986. “Una rebelión de negros en las costas del Pacífico Sur. El caso de la fragata Trial en 1804”, Revista Histórica, Vol. X, Nº 1, Lima, julio de 1986, pp. 139-155.

–PLATH, Oreste. Geografìa del mito y la leyenda chilenos. Santiago: Editorial Nascimento, 1973.

–RICHARDSON, David. "Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade". The William and Mary Quarterly. January 2001. Disponible en http://www.historycooperative.org/cgi-bin/justtop.cgi?act=justtop&url=http://www.historycooperative.org/journals/wm/58.1/richardson.html

SINGLETON, Brent. “The Ummah Slowly Bled: A Select Bibliography of Enslaved African Muslims in the Americas and the Caribbean”. Journal of Muslim Minority Affairs, Vol. 22, No. 2, 2002, pp.401-412.

–SOTO LIRA, Rosa. La mujer negra en el Reino de Chile. Tesis para optar al grado de licenciada en historia. Universidad de Santiago, 1988.

–VICUÑA MACKENNA, Benjamín. Historia de Valparaíso. Santiago: Universidad de Chile, 1936.

de Senegal a Talcahuano

Los esclavos de un alzamiento en la costa pacífica (1804)

de Javiera Carmona Jiménez

se terminó de imprimir en el mes de agosto del 2018
en la Fábrika La Paloma,
Valparaíso.

isidoracartonera@riseup.net
Ig. @editorialisi